Passagierschiff „Doña Paz“, die „Titanic“ Asiens

Was später das philippinische Passagierschiff „Doña Paz“ war, ist 1963 in

Hiroshima, Japan, als *Himeyuri Maru* gebaut worden. Nach einigen Jahren unter japanischer Flagge, wurde das Schiff 1975 an die philippinische Reederei Sulpicio Lines verkauft. Der neue Name lautete “Don Sulpicio“.

Zusammen mit der *“Doña Ana“* bildete die “*Don Sulpicio*“ den Stolz der Reederei: „The Big Two“! Aber auch die “Doña Ana“ wurde Opfer einer Katastrophe als sie 1988 in einen Taifun geriet.

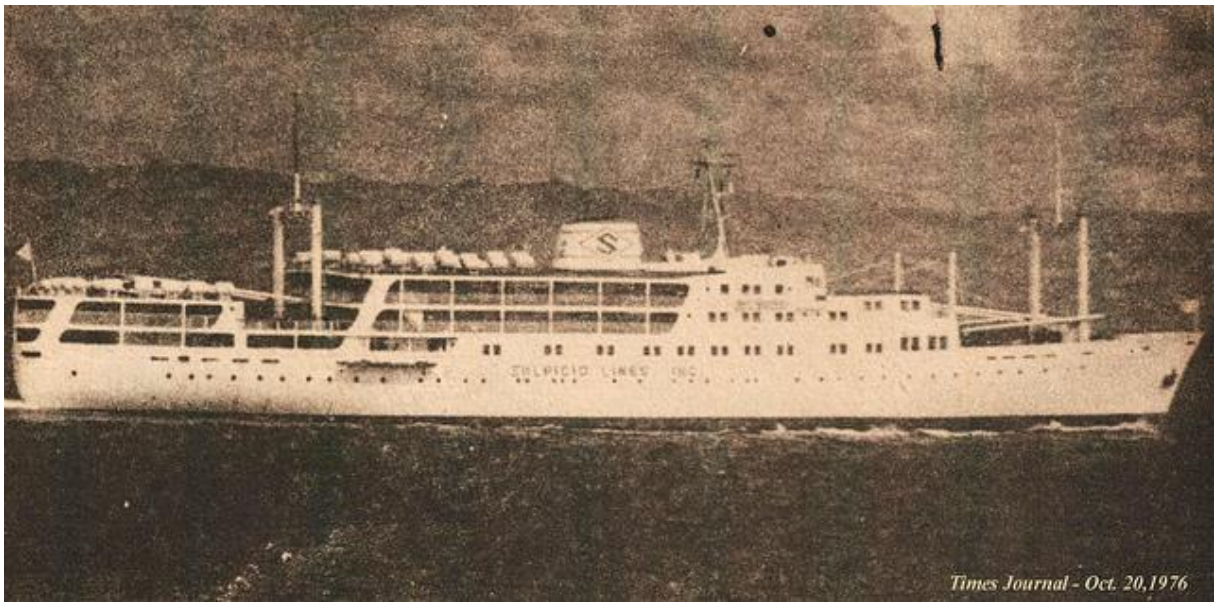
Im Juni 1979 geriet die “Don Sulpicio“ in Brand. Angeblich war ein in den Laderaum geworfener Zigarettenstummel die Ursache des verheerenden Brandes, der das Schiff total zerstörte. Glücklicherweise blieben alle 1 164 Passagiere unversehrt. Das Schiff aber wurde zum Totalverlust erklärt.

Sulpicio Lines wollte aber ihr Star-Schiff nicht aufgeben und kaufte das Wrack von der Versicherung.

Zwei Jahre später kam das Schiff als „Doña Paz“ wieder in Fahrt. Sie machte zwei Reisen pro Woche auf der Route Manila–Leyte–Samar–Manila. 6 Jahre lang ging alles gut. Bis kurz vor Weihnachten 1987.

20. Dezember 1987

„Doña Paz“ war am 20. Dezember 1987 seit 06:30 auf dem Weg von Tacloban City,



„Don Sulpicio“, später umgebaut zur „Doña Paz“

Provinz Leyte, nach Manila. Die Ankunft in Manila sollte am nächsten Tag, morgens um 04:00 sein. Ein Zwischenhalt in Catbalogan war vorgesehen.

Um 22:00 erreichte das Schiff die Tablas Strasse zwischen Mindoro and Marinduque. Da es Nacht war, schliefen die meisten Passagiere und die Besatzung wurde etwas nachlässig. Da geschah der Zusammenstoß mit dem Öl-Tanker "Vector".

Die „Vector" hatte 1 million Liter Benzin und andere Treibstoffe für Caltex Philippines an Bord. Das durch die Kollision freigesetzte Öl entzündete sich sofort und breitete sich brennend um die beiden Schiffe herum aus. Das Ergebnis war eine Katastrophe epischen Ausmaßes: Explosion, Feuer … Tod. Nach 2 Stunden sank die „Doña Paz". Der Tanker „Vector" sank nach 2 weiteren Stunden.

Die Untersuchung des Unfalles der „Doña Paz", die erst nach 10 Jahre abgeschlossen wurde(!), stellte eine Gesamtzahl von „mehr als 4000" Toten beider Schiffe fest. Nur 26 Menschen hatten die Katastrophe überlebt. Zwei von der „Vector" und 24 von der „Doña Paz".

Der Umfang der Katastrophe erregte internationales Aufsehen. Papst Johannes Paul II. sandte eine Beileids-Nachricht, ebenso wie Königin Elisabeth II. und der japanische Premier Minister Noboru Takeshita. Später beschäftigten sich auch das TIME Magazin und der National Geographic mit der Katastrophe, der am 25.08.2009 eine Dokumentation unter dem Titel „Asia's Titanic" veröffentlichte. Was war geschehen? Die „Vector" hatte 13 Mann Besatzung und die „Doña Paz" hatte offiziell 1 568 Passagiere. Wie konnten dann „mehr als 4000" Menschen zu Tode kommen? Die endgültige Zahl wurde später sogar auf 4385 Tote festgelegt.

„Doña Paz" war deutlich überladen. Offiziell hatte das Schiff 1568 Passagiere an Bord. Was schon mehr als die erlaubte

Anzahl von weniger als 1500 war. Nach den Berichten der Überlebenden aber war das Schiff „zum Bersten voller Menschen“ gewesen. Die Menschen lagerten in den Gängen, den Aufenthaltsräumen und auf Deck. Weil Weihnachten bevorstand, wollten viele Menschen nach Hause. Entsprechend groß war die Nachfrage nach Fahrkarten. Etliche Fahrkarten wurden „schwarz“ verkauft, also nicht am Schalter der Reederei. Die Reederei konnte den illegalen Kartenverkauf natürlich nicht unterbinden, sie wußte aber ganz offensichtlich, dass ihr Schiff stark überbelegt war.

Ein Bericht sagt, die Besatzung sei zur Zeit des Unfalles nachlässig gewesen. Die philippinische Küstenwache und einige Überlebende haben berichtet, die Brücke der „Doña Paz“ sei nur mit 1 Person besetzt gewesen. Alle anderen hätten entweder Fernsehen geschaut, gespielt oder getrunken. Dennoch haben die offiziellen Stellen die Schuld an dem Unfall der „Vector“ angelastet, die als „schwimmende Bombe“ bezeichnet wurde. Warum? Sulpicio hatte offenbar gute Beziehungen!

„Vector“ hatte viele Probleme. Selbststeuer und Funk waren z.B. nicht betriebsbereit. Darüber hinaus hatte das Schiff keinen Ausguck, keinen Fahrterlaubnis-Schein und war unterbesetzt. Dieses in schlechtem Zustand befindliche Schiff traf also die Backbord-Seite der „Doña Paz“ und zerstörte unmittelbar den Hauptantrieb und die Strom-Generatoren. Der Brennstoff aus der Ladung der „Vector“ entzündete sich sofort und war für den Hauptteil der Katastrophe verantwortlich.

Die Überlebenden erinnern sich, von einer heftigen Explosion aufgewacht zu sein. Nicht nur beide Schiffe brannten, sondern auch das Wasser ringsumher war von brennendem Öl bedeckt.

Ein großer Teil der über Bord gesprungenen Menschen erlitten Verbrennungen. Die wenigen Überlebenden waren unter dem brennenden Öl durchgetaucht. Die meisten Opfer sind ertrunken. Die Schwimmwesten waren weggeschlossen, und im entscheidenden Moment gab es keinerlei organisierte Rettungsmaßnahmen der Besatzung. Die Rettungsboote bleiben in der Panik unbenutzt. Viele Menschen zögerten, ins Wasser zu springen, weil sie kleine Kinder bei sich hatten. Es sollen etwa 1000 Kinder an Bord gewesen sein, die nicht in den Papieren standen.

Es herrschte später eine große Entrüstung über die Reederei Sulpicio Lines, und man forderte Hilfe und Antworten. Es war die Verantwortung der Reederei, das Schiff so übervölkert in See gehen zu lassen. Und auch die Nachlässigkeit der Besatzung war von Sulpicio zu verantworten.

Die damalige Präsidentin der Philippinen, Corazon Aquino, sprach von „einer nationalen Tragödie, dem schlimmsten Unfall aller Zeiten“. Papst Johannes Paul II. sprach sein Mitgefühl ebenso aus wie der japanische Premier Minister Noboru Takeshita und Queen Elizabeth II. Sulpicio Lines teilte drei Tage nach dem Unfall mit, dass die Doña Paz mit 631 000 US-$ versichert war, und man bereit wäre jedes Opfer mit einer Summe von 542 US-$ zu entschädigen. Daraufhin versammelte sich eine große Menge von Geschädigten und Angehörigen und verlangte von der Reederei auch eine Entschädigung der Angehörigen der nicht im Manifest aufgeführten Passagiere!

Aber das Untersuchungsgericht entlastete die Reederei der „Doña Paz“ von diesen Vorwürfen und verurteilte stattdessen den Tanker „Vector“ als Schuldigen. Das rief zwar Proteste der Opfer Angehörigen hervor, die nicht an die Unschuld Sulpicio‘s glauben mochten. Aber schließlich wurden die Eigentümer der „Vector“ verurteilt, Schadenersatz für die Opfer zu leisten, ob sie nun im Manifest

gestanden hatten oder nicht. Ja, auf hoher See und vor Gericht. . .

Einige Opfer-Angehörige klagten bis vor das Oberste Gericht, das schließlich entschied, dass auch für die nicht im Manifest aufgeführten Opfer Entschädigung zu leisten sei. Caltex Philippines, als Charterer der „Vector“, wurde von allen Entschädigungsansprüchen freigesprochen.

Die Firma Sulpicio Lines hat sich damals umbenannt in *Philippine Span Asia Carrier Corporation* und betreibt keine Passagierschiffahrt mehr.

\- - -